

# CLASSIC DRIVER

## Land Rover Freelander: Der kleine Schneekönig



**Land Rover spendiert dem erfolgreichen Freelander eine große Revision. Neue Dieselmotoren, verbesserte Technik im Antriebsstrang, neues Einstiegsmodell mit Zweiradantrieb und aufgefrischtes Karosseriedesign - so steht der Kompakt-SUV Freelander zum Modelljahr 2011 bei den Händlern zu Preisen ab 28.200 Euro bereit. Färbt die Aura des großen Bruders Range Rover ab? Classic Driver hat die neuen Allradvarianten mit dem 2,2-Liter-Turbodiesel in den Leistungsstufen 150 PS und 190 PS im verschneiten Österreich nahe Salzburg einem harten Wintertest unterzogen.**

Für zutiefst eingefleischte Fans der britischen Geländewagen gibt es eigentlich nur zwei Alternativen: entweder den urigen Land Rover Defender oder aber den luxuriösen [Range Rover](#). Zugegeben, diese beiden Vertreter zählen in ihrem Spezialsegment zum Besten, was jeweils erhältlich ist, doch auch die anderen Modelle der Marke haben sich mit unterschiedlichsten Tugenden etabliert. Der Land Rover Freelander ist mittlerweile der meistverkaufte Wagen mit dem bekannten Badge am Kühlergrill. Der Range Rover Sport ist im Segment der dynamischen SUV überaus erfolgreich und der Land Rover Discovery steht für die Vernunftentscheidung. Hier gibt es zu einem fairen Preis von allem nicht nur etwas, sondern reichlich: Geländetauglichkeit, Komfort und Luxus an Bord.





In Anbetracht dieser Urgesteine und Gelände-Größen mögen Unbedarfte über den kleinen Freelander schmunzeln. Doch das ändert sich schnell zu einem anerkennenden Staunen, denn der kompakte Geländewagen hat sich mit einem Absatzanteil von mehr als 30 Prozent zum mittlerweile erfolgreichsten aller Land Rover Fahrzeuge gemausert. Knapp 55.000 Freelander hat Land Rover in 2010 weltweit verkauft, davon rund 2.500 in Deutschland – ein Plus von 56 Prozent gegenüber dem Krisenjahr 2009. Mit dazu beigetragen hat der Ruf des smarten Geländewagens, den vor allen Dingen das Eco-Modell Td4e festigte. Und so wundert es nicht, dass auch der Modelljahrgang das Thema ökologischen Vortrieb weiter ausbaut.



Doch nicht nur das: Der neue 2,2-Liter-Turbodiesel mit Direkteinspritzung ist jetzt in zwei Ausbaustufen erhältlich und leistet so entweder 150 PS oder 190 PS. Die Verbrauchswerte sinken dabei im günstigsten Fall auf 6,2 Liter Diesel auf 100 Kilometer (Sechsgang-Schalter). Zu den insgesamt besseren Emissions- und Verbrauchswerten tragen das Stopp-Start-System bei, genauso wie ein überarbeitetes Ansaugsystem, Bremsenergie-Rückgewinnung, ein verbessertes Automatikgetriebe und ein überarbeitetes Abgassystem. Die Motoren sind jetzt für zehn Prozent Biodieselbeimischung ausgelegt und schaffen die Euro-5-Abgasnorm. Zudem sind die Motoren kultivierter und um zwei Dezibel leiser geworden.



Doch alle Vernunft ist nichts gegen eine Schneepartie bei strahlendem Sonnenschein im Salzburger Land. Am besten auf einem abgesperrten Parcours des ÖAMTC, zum Beispiel bei Faistenau, nahe dem Fuschlsee. Egal ob mit Sechsgang-Schaltung oder Automatikgetriebe: Vor allen Dingen in der Allradvariante geht es auf Schnee und Eis erstaunlich flink voran. Dank dem Terrain-Response System ist auch der Freelander ein echter Geländewagen, der auf verschneiten Steigungen erstaunlich weit kommt und seinem großen Bruder, dem Range, folgen kann. Lediglich die geringere Bodenfreiheit stoppt ihn im Tiefschnee. Auf verschneiter Piste hingegen spielt das geringere Gewicht Vorteile aus. Kurven nimmt der Freelander mit Präzision und geringer Wankneigung.



Auf längeren Geraden und beim Herausbeschleunigen ist der 150 PS starke Einstiegsmotor dem 190 PS Aggregat erwartungsgemäß unterlegen. Der leistungstärkere Motor schiebt den Freelander mit deutliche mehr Verve aus der Kurve und wirft ihn förmlich zurück auf die gerade Strecke. Alleine schon dieses

subjektive Empfinden legt einen Favoriten nahe. Dieser schlägt allerdings auch mit 6.500 Euro mehr zu Buche. Den 190 PS Freelander gibt es leider erst ab 36.400 Euro. Wer mit Gas und Lenkung spielt, bewegt den Freelander auch bei hohem Tempo in einen gutmütigen und kontrollierten Drift um die Kurve. Die Drehzahl schnellt hoch, Schneewolken stieben, die Reifen rotieren über dem Eis. Einlenken, Gegenlenken. Und der Fahrer wähnt sich als Schneekönig. So macht der Winter doch noch Spaß.



Dabei vergisst man beinahe einen weiteren Freelander-Aspekt: Denn neben dem ausgereiften Allradantrieb gibt es nun auch eine nur über die Vorderräder angetriebene Variante. Keine Bange, dies kündigt keinen Paradigmenwechsel bei Land Rover an. In dieser Klasse wird der 2WD schlicht und ergreifend nachgefragt, er dürfte für den bloßen Straßen- und Stadteinsatz auch reichen. Wir favorisieren indes klar den Allradantrieb, dessen Aufpreis von 1.700 Euro vertretbar ausfällt. Neben den Dieselmotoren bleibt auch der Benziner mit dem 3,2-Liter Motor, der 233 PS leistet, im Programm. Auch er schafft nun die Euro-5-Norm.



Optisch rückt der Freelander dem Range Rover Sport ziemlich auf den Pelz. Beinahe bullig, kantig und selbstbewusst fährt der Neue vor. Der Grill erstreckt sich von Scheinwerfer zu Scheinwerfer. Die Leuchteinheiten wurden leicht überarbeitet und wirken jetzt noch stärker konturiert. Das gilt auch für die Stoßfänger, die besonders mit den zusätzlichen Nebelleuchten in der Front ein gelungenes und klares Design zeigen. Optionales Tagfahrlicht, neue Außenfarben und Felgen runden das Exterieur ab. Im Innenraum setzen überarbeitete Instrumente, eine neue Sitzanlage und Lederfarben treffende Akzente. Bis zum 31. März 2011 bietet Land Rover zwei Sondermodelle „Style“ und „Elegance“ an, die mit erheblichen Preisvorteilen aufwarten. Ferner ist zur Markteinführung ein Upgrade-Programm erhältlich, bei welchem es jeweils die nächst höhere Ausstattungsvariante gratis dazu gibt.



Fazit: Insgesamt wirkt der neue Freelander in punkto Technik gelungen, im Auftritt forsch, aber nicht so betont cool wie der [Range Rover Evoque](#), der ja auch noch auf seine Markteinführung wartet. Kein Zweifel,

die Nischen sind sehr sorgfältig abgesteckt. Land Rover Design-Chef [Gerry McGovern](#) setzt dabei auf klares Profil. Das ist ihm auch beim aktuellen Freelander gelungen. Er steht für Wertigkeit auf kompaktem Raum. Und er schafft den Spagat zwischen Spaß und Vernunft in dieser Fahrzeugklasse. Das dürfte den Freelander auch weiterhin zu einem Erfolgsmodell machen. Unsere Wahl: die 190 PS Diesel-Variante mit Allradantrieb.

*Text & Fotos: [Mathias Paulokat](#)*

## **Galerie**







